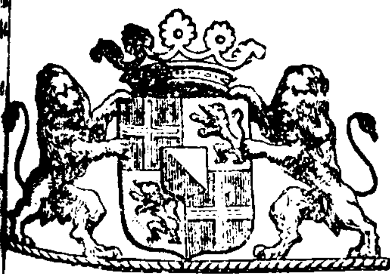
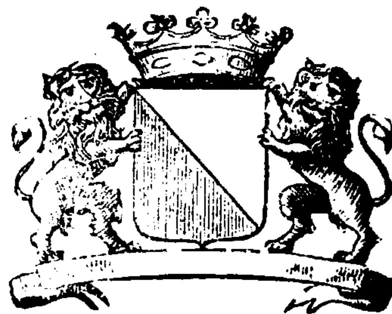
A°. 1859. N°. 183.

WOENSDAG 3 AUGUSTUS.



UTRECHTSCHE PROVINCIALE EN STADS-COURANT



Algemeen Advertentie-Blad.

B E K E N D M A K I N G.

De Burgemeester der stad Utrecht brengt ter kennis der Ingezetenen, dat de door den Heer Commissaris des Konings in de provincie Utrecht executoir verklaarde Kohieren voor de belasting op het personeel voor de wijken C. en G. en het kohier van het patentregt voor de wijk E. dezer gemeente dienst 1859/60, aan den heer Ontvanger der Directe Belastingen, tweede Afdeeling, Kantoor houdende aan het *St. Pieterskerkhof*, zijn ter hand gesteld, aan wien ieder verpligt is zijnen aanslag, op den bij de wet bepaalden voet, te voldoen.

Gedaan en op de gewone plaatsen aangeplakt te Utrecht den 2 Augustus 1859. De Burgemeester voornoemd,
N. P. J. KIEN.

UTRECHT, Woensdag 3 Augustus.

De konferentie van Zurich, berigt men, zal reeds den 6 dezer bijeenkomen, om aan de voorwaarden van den vrede dien bepaalde vorm te geven, welke zal veroorloven, dat een kongres der groote mogendheden zich nader met de regeling van de Italiaansche aangelegenheden inlate.

Behalve voor Italië blijft het voor geheel Europa wenschelijk, dat de vredesvoorwaarden zoo zullen gesteld worden, dat Engeland en de neutrale magten ze ten grondslag willen nemen voor verdere onderhandelingen over Italië. Reeds wordt de verhouding tusschen Frankrijk en Engeland beter dan ze was dadelijk na den vrede van Villafranca. De bijeenkomst van 't kongres zou in hooge mate kunnen medewerken, om de betrekking tusschen de hoven van Parijs en Londen op welwillenden voet terug te brengen, terwijl eene regeling van de Italaansche zaken buiten het kongres alligt de moeijelijkheden zoude kunnen doen vermeerderen, en doen verwezenlijken wat men nu nog slechts vreest.

Frankrijk gaat intusschen voort met ontwapenen. De laatste tijdingen melden, dat de eskaders van Toulon en Brest worden verminderd, en dat met name de schepen van het eskader van den Oceaan, dat voor Groot-Brittanje het meest dreigend is, op disponibiliteit worden gesteld. Van den anderen kant meldt een telegram, dat het observatie-leger, dat onder bevel van maarschalk *Pélissier* opgesteld was, wordt ontbonden, en slechts een deel der troepen te Châlons en Helfast blijft kamperen. — Gaat Frankrijk op dien weg voort, het zal Engeland en Europa overtuigen van zijne goede bedoelingen door daden, 't geen meer zegt dan de schoonste woorden.

De Britsche pers wordt intusschen dan ook wat inschikkelijker. De *Morn. Post* verblijdt zich zeer over het verwerpen van het voorstel *Horsman*. De uitbreiding der Britsche zeemagt kan thans rustig voortgaan, zonder dat dit Frankrijk hinderen kan, 't geen er van overtuigd moet worden, dat Engeland niet alleen het regt heeft, maar verpligt is, zich zoo te wapenen, dat het zoo noodig zich op voldoende wijze zou kunnen verdedigen. Engeland zal dan ook moeten wachten welk oordeel de kommissie van onderzoek velt over de meest noodige verdedigingsmaatregelen. Trouwens mag men niet vergeten, zegt de *Times*, dat het despotisme kan handelen zonder te diskussiëren. »Zorgen wij er nu voor, dat als Frankrijk handelt zonder te beraadslagen, wij niet beraadslagen zonder te handelen."

De welwillende houding der Britsche pers zal te Parijs met genoegen worden opgemerkt. De *Constit.* zeide heden, dat Engeland niet mogt vergeten, dat de Fransche pers allen eerbied betoonde voor de Britsche vorstelijke familie en de Britsche instellingen; dat de Eng. pers dit wederkeerig aan de Fransche verpligt was. Geschiedde dit niet, Frankrijk zou zich er over bedroeven, en van lieverlede er vertoornd over worden. Een duurzaam bondgenootschap is slechts mogelijk bij wederkeerige achting en welwillendheid.

Van Midden-Italië is niets nieuws. Oostenrijk hoopt, dat er de revolutie geest zal gebreideld worden; men blijft het echter betwijfelen, dat de wapenen het nationaliteitsgevoel er zullen komen onderdrukken, al blijft ook eene Fransche divisie van 50,000 man in Italië. Oostenrijk houdt in Venetië voor zekerheid een uitgebreid leger.

In Hessen bestaat sinds 9 jaar een voorloopige toestand, doordien de afgekondigde grondwet, die niet door de Kamers was goedgekeurd, ook door de Bonds-vergadering niet werd bekrachtigd. Nader zijn er door de Hess. Stenden verbeteringen in die grondwet gevraagd, en zal de Bondsvergadering thans daarop verslag uitbrengen.

In Wallachije zijn de privilegiën der bojaren, waaronder behoorde, dat zij geen belastingen behoefden te betalen, ingetrokken, en is alzoo gehandeld in den geest der overeenkomst van Parijs van 19 Aug. 1858.

Uit Mexiko meldt men, dat *Juarez* de kerkelijke goederen tot nationaal domein heeft verklaard. *Miramon* had daartegen eene geforceerde leening uitgeschreven. — In Plata is de oorlog tusschen gen. *Urquiza* en Buenos-Ayres verklaard.

De sinds gister ontvangen **telegrafiesche dépeches** laten wij hieronder volgen:

Parijs, Dingsdag. Prins *Richard Metternich*, wordt met het antwoord des keizers van Oostenrijk op een schrijven van keizer *Napoleon* tegen het eind dezer week hier verwacht.

Parijs, Dingsdag. Het korps van prins *Napoleon* zal vooreerst nog in Lombardije blijven, om in geval van nood aldaar de rust te herstellen; of het ook in de hertogdommen blijven zal, is nog twijfelachtig.

Het dagblad *la Presse* verzekert, dat de konferentiën te Zurich den 6. dezer zullen geopend worden. De heer *de Bourqueney* is alhier aangekomen om zijne instruktiën te ontvangen.

Marseille, Dingsdag. Uit Rome zijn tijdingen ontvangen tot 31 Julij.

De hertog *de Gramont*, is naar Parijs ontboden voor eene konferentie met keizer *Napoleon*. Hij is reeds vertrokken.

Generaal *de Goyon* is door het gemeente-bestuur van Rome het eereburgerschap opgedragen.

Binnen kort zal eene buitengewone bijeenkomst van kardinalen plaats vinden.

Men spreekt van wijzigingen in het ministerie; men noemt reeds de nieuwe ministers.

Een aantal vrijwilligers heeft verlof ontvangen in de Romagna terug te keeren. Zij hebben daartoe onderstand erlangd.

Parijs, Woensdag. De *Moniteur* meldt, dat bij besluit des keizers dd. 27 Julij het observatie leger is ontbonden. Niettemin zal eene divisie infanterie en kavalerie in het kamp van Chalons vereenigd worden, onder bevel van generaal *Schram*, terwijl de troepen die het kamp van Helfast vormen voorloopig daar zullen blijven onder bevel van generaal *Maissiat*. Voor het tegenwoordige zal aan de overige aktieve divisiën, die deel van het observatie-leger uitmaakten, niets veranderd worden.

— Z. M. heeft benoemd tot burgem.: van Sappemeer *H. B. ter Spil*, van Buurmalsem *W. E. van Dam van Isselt* en van Vianen mr. *H. W. Waardenburg*.

— Bij besluit heeft Z. M. eervol ontslag verleend aan den heer *B. Peelen*, als 2. luit. bij de rustende schutterij in de provincie Utrecht.

— Het heeft Z. M. den koning behaagd, den heer *P. van Rees*, HDs. speciaal kommissaris voor de zaken in Venezuëla, eervol te ontheffen van die funktie, en te benoemen tot kommandeur der orde van de Eikenkroon.

:— Z. K. H. de Prins *van Oranje* zal zich aanst. Donderdag uit de residentie naar het kamp van Zeist begeven, ten einde aldaar het kommando over de eerste brigade der gekampeerde troepen te aanvaarden.

:— Naar wij vernemen, is Ds. *Koetsveld* door Z. M. den koning uitgenoodigd, om den 21. dezer eene godsdienstoefening in het kamp te Zeist te houden.

— Met genoegen verneemt men, dat van H. M. onze geliefde koningin, bij de kommissie te Dordrecht, tot oprigting van een monument voor *Arij Scheffer*, is ontvangen eene som van *f* 200.

§— Uit het verslag van de rapporteurs der Tweede Kamer over de voordragt, betreffende de Indische komptabiliteit, blijkt dat 43 leden aan het onderzoek derzelve hebben deelgenomen; dat het ontwerp, wel is waar, nog aanmerkelijke gebreken oplevert en geenszins als volledig kan worden geacht, maar niettemin met genoegen is ontvangen. Inzonderheid had men zich verheugd, dat in de voordragt eene aanmerkelijke toenadering te bespeuren was tot de zienswijze van de meerderheid der Kamer over dit onderwerp, vooral op de opneming in het tegenwoordig ontwerp van het beginsel der vaststelling van de koloniale begrooting bij de wet; een beginsel, 't welk geacht kan worden geheel deze hoogst belangrijke aangelegenheid te beheerschen.

Van de zijde der meerderheid erkende men, dat tegen de vaststelling der koloniale begrooting bij de wet, bezwaren van meer of minder gewigt bestaan; maar het streven moest hier, waar het staatsbelang zoo duidelijk sprak, niet zijn, om die bezwaren te maken, veel min om ze breed uit te meten, maar wel om tot oplossing daarvan alle krachten in te spannen.

§— Gister hebben we kortelijk melding gemaakt van het voorloopig verslag der Kamer over *'t wetsontwerp tot bekrachtiging van eenige artikelen der verleende koncessie voor den aanleg en de exploitatie van de Zuider spoorwegen*. Heden ontleenen wij daaraan de gronden, die in de Afdeelingen zijn aangevoerd voor de beide rigtingen, van Utrecht en van Rotterdam.

Na de voorafgaande opmerkingen omtrent de ontijdigheid en het belang van de verbetering der groote waterwegen »trad men (zoo luidt het verslag) in een onderzoek van de *rigting*, die volgens de verleende koncessie aan den Zuiderspoorweg zou worden gegeven, waarbij het dan aanvankelijk meer in 't algemeen de vraag gold, of te regt *Rotterdam* als uitgangspunt was gekozen, dan wel of het beter ware geweest van Utrecht of Maarsbergen uit te gaan, en de lijn van daar regtstreeks naar het zuiden te doen loopen. Bij de overweging van dit punt toonde zich de meerderheid der 51 in de afdeelingen tegenwoordig zijnde leden *niet ongunstig* voor de rigting, die de regering thans voorstelt, gesteund; ten deele omdat zij die rigting onvoorwaardelijk de beste keurden, ten deele ook op grond dat het meer dan tijd werd, in deze gewigtige aangelegenheid tot een besluit te komen, opdat eindelijk de hand aan 't werk zou worden geslagen.

»De natuur zelve, zeiden de voorstanders der thans verleende koncessie, wijst de rigting aan waarin de hoofdtak der Zuiderspoorweglijn loopen moet. Let men op de landen, waarmede die spoorweg ons in naauwer verband brengen moet, dan is voor dat verband de ligging der beide Maassteden de meest gunstige. De ontworpen lijn zou niets anders doen dan dat natuurlijk voordeel bevestigen.

»Komt zij tot stand, Rotterdam en Dordrecht zullen langs den kortsten weg met den linker Rijnoever verbonden zijn; eene verbinding daarom vooral noodzakelijk, omdat zonder haar bezit de Nederlandsche handel op den duur de mededinging met Antwerpen in den transito-handel met Duitschland en Zwitserland niet zal kunnen volhouden. Aan den anderen kant wordt door de ontworpen lijn voltooijing geschonken aan den spoorweg van den Moerdijk naar Antwerpen. Al verder zal de ontworpen lijn de strekking hebben, om door den tijd de belangrijke, doch maar al te zeer geïsoleerde provincie Zeeland op de kortste wijze met Holland in onmiddelijk verband te brengen. Bij al die voordeelen komt nog, dat door het volgen van het voorgestelde plan de bezwaren, aan de riviervergangen verknocht, zooveel mogelijk vermeden worden. De waterstaat heeft in der tijd het leggen eener vaste brug over de Lek beneden Amerongen en over de Merwede bij Gorinchem gevaarlijk voor de veiligheid onzer dijken gekeurd. Zulke gevaren zijn bij het leggen van bruggen bij Rotterdam, bij Dordrecht en aan den Moerdijk niet te vreezen. Bij deze rivierovergangen kan alleen het bezwaar der kostbaarheid wegen, en nu de schatkist in staat is daarvoor aanmerkelijken onderstand te verleenen, behoeft dit bezwaar, als zooveel groote belangen hetzelve kunnen worden, niet af te schrikken.

»In 't oog van vele andere leden verdiende eene

van Rotterdam uitgaande lijn volstrekt niet de voorkeur. Volgens de memorie van toelichting is de Zuiderspoorweg bestemd om het noorden en zuiden des rijks te verbinden, de gemeenschap van de groote Nederlandsche handelssteden met de meer oostwaarts liggende provinciën van ons rijk en met België en Frankrijk in onderscheidene rigting te bevorderen, en een voldoend middel van gemeenschap met den linker-Rijnoever in 't leven te roepen. Dat doel beaamde men ten volle, maar het werd door de voorgestelde lijn, die naar het westen van ons rijk als teruggedrongen is, in geenen deele bereikt. Wilde men werkelijk een Zuiderspoorweg tot stand brengen, die aan alle behoeften voldoet, men behoorde op het vroeger ook dezerzijds met nadruk aangedrongen denkbeeld terug te komen, om *Utrecht* als centraal-verbindingspunt der Nederlandsche spoorwegen te kiezen, en van daar regtstreeks op 's Hertogenbosch te gaan. Van Utrecht uit loopt de kortste weg over den IJssel naar Rheine; is de meest voordeelige verbinding met de spoorwegen van noordelijk Duitschland te verkrijgen. De lijn van Utrecht naar 's Hertogenbosch is de ware hoofdlijn in ons vaderland, de stamlijn, van welker uiteinde zich zuidelijk takken kunnen verspreiden, om westelijk naar Antwerpen, oostelijk naar Maastricht of naar een ander punt aan de Boven-Maas te gaan, opdat langs den kortsten afstand Gladbach worde bereikt, waar Pruissische spoorwegen zich vereenigen en het digst onze grenzen naderen. Door den aanleg van zulk een spoorweg wordt naar alle kanten de meest volkomen verbinding tusschen de onderscheidene deelen van ons rijk onderling en met het buitenland tot stand gebragt. Ook Zeeland kan zich op eene gemakkelijke wijze daaraan sluiten en van zijne zijde met den linker-Rijnoever verbonden worden. In 't belang van 's lands defensie verdient de lijn van Utrecht op 's Hertogenbosch zonder eenigen twijfel de voorkeur.

»Nu zegt men wel, dat door de oprigting der van regeringswege voorgestelde spoorweglijn de bezwaren worden vermeden, aan rivierovergangen op meer oostelijk gelegen punten verknocht. Maar zijn die bezwaren werkelijk zoo groot? Zij steunen voornamelijk op een verslag van ambtenaren van den waterstaat van 1853, waarin met een enkel woord het leggen van eene brug over de Lek te Vianen en over de Merwede bij Gorinchem gevaarlijk wordt gekeurd. Intusschen heeft dat voorgespiegelde gevaar niet belet, dat de Regering, toen zij in 1857, zonder twijfel in overleg met hoofdambtenaren van den waterstaat, het ontwerp van een spoorwegnet der Kamer aanbood, in dat net eene lijn begreep, die juist over Vianen en Gorinchem loopen zou. De schrijver, die zich onder den naam van: *een oud-soldaat* verbergt, maar niet zoodanig, dat men hem, ook waar het onze rivieren geldt, niet als een bevoegd deskundige waardeert, trekt in zijn jongste werkje: *Beschouwingen over land- en waterwegen*, de zuiderlijn van Utrecht over Kuilenburg en Bommel. Zou, indien eens de overgang bij Gorinchem moest worden vermeden, zulk eene verlegging der lijn eenigzins meer oostwaarts niet in aanmerking kunnen komen? Het geldt daarbij eene lijn, waarvan ieder erkent, dat zij uit het oogpunt van 's lands defensie zich ten zeerste aanbeveelt. In plaats van 's lands verdediging te benadeelen, zou zij die bevorderen en wordt zij door onze defensiemiddelen zelve gedekt. Verscheidene leden meenden dan ook ernstig bij de Regering te moeten aandringen om het gevaar voor de veiligheid onzer dijken, aan den overgang der rivieren in het hart des lands verknocht, nog eens tot een punt van ernstig onderzoek en overleg te maken. Welligt zou daarbij blijken, dat men zich door een schrikbeeld laat terughouden. Tegenover mogelijke, maar geenszins bewezen nadeelen staan dan toch groote, onmiskenbare voordeelen, ook van geldelijken aard. De bruggen, die volgens de aangeboden koncessie op 's Rijks kosten moeten worden gebouwd, zijn uitermate kostbaar. Die bij den Moerdijk alleen zou een rijks-onderstand van acht millioen vereischen. Het zou een misbruik van de tegenwoordige geldruimte in 's Rijks kas zijn, meer aan dergelijke kunstwerken te besteden dan volstrekt noodig is. Indien al de thans bestaande plannen uitvoering erlangden, zouden de uitgaven uit 's Rijks kas voor dergelijke kunstwerken tot 30 millioen kunnen klimmen.

»Nu verliest men niet uit het oog, dat de regering, waar zij zich tegen het leggen van den Zuiderspoorweg door het hart des lands verklaart, een bijzonder standpunt kiest en de voordeelen ontwikkelt, aan het bezit van twee rivierovergangen boven één verbonden. Maar zij schenkt bij haar voorstel dan toch niet meer dan één enkelen zoodanigen overgang. De tweede, die bij Arnhem en Nijmegen, wordt naar eene verwijderde toekomst verschoven en van den ondernemingsgeest van bijzondere personen afhankelijk gemaakt. Het kan te regt worden betwijfeld, of de lijn 's Hertogenbosch, Nijmegen, Arnhem wel immer tot [illegible] komen. Zij schijnt meer in 't belang van Pruissen dan van ons land te zijn. Indien het werkelijk in de bedoeling der regering lag, Arnhem met Maastricht te verbinden, zou men kunnen vragen, waarom dan, volgens haar plan, bij Venlo over de Maas wordt gegaan? Die overtogt zou in dat geval veeleer te Roermond moeten plaats hebben. De memorie van toelichting is juist op dit punt van den rivier-overgang bij Nijmegen en Arnhem duister en met zichzelve in strijd. Op bladz. 8 dier memorie wordt gezegd, dat de regering nog geene bepaalde voorstellen omtrent den rivierovertogt doet, omdat zulke voorstellen voorbarig zouden zijn; en op dezelfde bladzijde wordt herinnerd, dat voor de lijn van 's Hertogenbosch naar Grave en Nijmegen aan de tegenwoordige koncessionarissen de voorkeur is verleend. Men kan het eene met het andere niet wel overeenbrengen. Hoe het zij, wanneer slechts één rivierovergang tot stand wordt gebragt, moet, meende men, niet de minst voldoende en meest kostbare worden gekozen.

»Door de gekozene rigting zouden ontwijfelbaar de belangen van Amsterdam op eene in het oog vallende wijze gekrenkt, en die stad, zelfs indien de spoorversmalling op den Hollandschen spoorweg en de verbinding met den Rijnspoorweg te Rotterdam tot stand kwamen, van eene doeltreffende gemeenschap met het Zuiden uitgesloten worden. Amsterdam blijft dan toch de hoofdstad des Rijks, die, al ware het alleen om de daar vereenigde kapitalen, waar van handelsbetrekkingen sprake is, in de eerste plaats in aanmerking komt. Amsterdam heeft, wel verre van zich vijandig jegens den aanleg van spoorwegen hier te lande te toonen, het eerst in dit opzigt den toon aangegeven. Zoowel den Hollandschen- als den Rijnspoorweg heeft men aan Amsterdam te danken. Te Rotterdam heeft vroeger in dit opzigt geenszins zooveel ijver geheerscht, en er bestaat, als men de stemmen, van daar in de laatste jaren uitgegaan, raadpleegt, eenige twijfel of de thans ontworpen spoorweg wel in allen deele met de wezentlijke belangen dier bloeijende handelstad strookt. Men herinnert zich vertoogen van de Kamer van koophandel en van den gemeenteraad aldaar, waarin het leggen van eene vaste brug over de Maas bij die stad, om de hooggaande belemmering daardoor aan de zeer drukke binnenlandsche scheepvaart toe te brengen, eene soort van zelfmoord werd genoemd. Tegen het bouwen dier brug heeft men ook in Zeeland groote bezwaren doen gelden. Sommige leden konden het vermoeden niet van zich weren, dat, zoo men thans te Rotterdam over dit punt zwijgt, dit ook daaraan toe te schrijven zij, dat men zich een gewigtig nadeel getroost, om boven eene mededingende handelstad het voordeel eener kortere verbinding met Antwerpen en den linker Rijnoever vooruit te hebben. Eigenlijk wint Rotterdam door de voorgestelde spoorwegrigting oneindig minder dan Amsterdam verliest. Wanneer de lijn van Maarsbergen uitging, zou de afstand van Rotterdam over dat punt naar 's Hertogenbosch 118 Nederl. mijlen bedragen, thans bij het leggen van den weg over den Moerdijk en Breda krimpt die afstand tot 97 mijlen in. Het verschil is dus 21 mijlen. Daarentegen zou, wanneer men van Amsterdam over Maarsbergen regtstreeks naar 's Hertogenbosch komen kon, de afstand van de eerstgenoemde naar de laatstgenoemde stad 101 mijlen bedragen. Van Amsterdam over Rotterdam en Breda naar 's Bosch is de afstand 184 mijlen en zou dus een omweg van 83 mijlen moeten worden gemaakt. (Vergelijk *J. G. Fijnje*, *Bijdrage tot de kennis der voorgestelde of ontworpene Nederl. spoorwegen*, bl. 230 en 231). Men gaat niet te ver met te veronderstellen, dat het dwingen tot dien omweg meer in de schaal heeft gewogen dan het op zich zelf toch niet zoo groote nadeel van slechts 21 mijlen meer te moeten doorloopen.

»Met te meer gerustheid durft men hier de belangen van Amsterdam tegen die van Rotterdam overstellen, omdat, al kwam thans in de eerste plaats de lijn van Utrecht of Maarsbergen naar 's Bosch tot stand, de vrees niet behoeft te worden gekoesterd, dat Rotterdam en Dordrecht voortdurend van eene versnelde regtstreeksche gemeenschap met 's Hertogenbosch verstoken zullen blijven. *De oud-soldaat*, die in zijne spoorwegplannen het overbruggen van de Maas bij Rotterdam en van het Holl. Diep niet opneemt, wil reeds dadelijk een spoorweg van den zuidelijken Maasoever tegenover Rotterdam langs Dordrecht naar Willemsdorp tegenover den Moerdijk aangelegd hebben en stelt tevens voor, later eene lijn van Dordrecht over het Bergsche veld en de nieuwe Merwede, langs Werkendam en Heusden naar 's Bosch te doen loopen. Waarom zouden zulke plannen, als eenmaal de volstrekt vereischte hoofdlijn tot stand is gebragt, of gelijktijdig met dien aanleg, niet uitvoerbaar zijn? In afwachting daarvan worden Rotterdam en Dordrecht niet slechts door het bezit hunner uitstekende waterwegen, maar ook door den Antwerpschen spoorweg gebaat. Wat bezit Amsterdam, dat slechts eenigermate daarmede te vergelijken is?

»De voorafgaande beschouwingen ten voordeele der rigting Utrecht—'s Hertogenbosch bleven niet onbeantwoord. Van de zijde der voorstanders van de keus van Rotterdam als uitgangspunt werd herinnerd, dat het hoofdkarakter der tegenwoordige koncessie het verkrijgen der kortst mogelijke handelsgemeenschap met Zuidelijk Duitschland was of althans behoorde te zijn. Dat karakter ging door het kiezen van Utrecht of Maarsbergen als uitgangspunt grootendeels verloren. Een meerdere afstand van 21 mijlen moest, waar het vervoer van goederen betreft, niet van gering belang worden geacht, vooral niet wanneer het, gelijk hier, den strijd geldt met eene vreemde handelstad, die eene reeks van natuurlijke voordeelen bezit. Het laat zich met cijfers aanwijzen, dat onze transitohandel met Duitschland, die thans voor 4/5 zijnen zetel te Rotterdam heeft, in verre na niet gelijken tred houdt met den transito-handel van Antwerpen. Alleen door versnelde gemeenschapsmiddelen is terug te winnen wat in dit opzigt reeds verloren is. Voor dat doel moeten de belangen van enkele steden, zelfs van de hoofdstad, achterstaan. Indien Amsterdam thans een betrekkelijk gering deel in den hier bedoelden handel heeft, is dit aan zijne minder gunstige ligging te wijten, waaraan niets te veranderen is. Te Antwerpen zelf is men zoozeer overtuigd dat de bloei van den transito-handel van het bezit van de meest regtstreeksche spoorweggemeenschap met den linker-Rijnoever afhangt, dat men van de zijde dier stad reeds pogingen heeft gedaan om een spoorwegtak over ons grondgebied te leggen. Werden Rotterdam en Dordrecht thans van de regtstreeksche verbinding met het zuiden uitgesloten, vooral ook de laatste stad, welker gunstige ligging ook wel in aanmerking mag komen, zou voor goed worden geïsoleerd. De latere spoorwegverbinding over het Bergsche veld, Werkendam en Heusden naar 's Bosch zal toch niet ligt tot stand komen, al ware het alleen, omdat men daarbij eene rivier als de nieuwe Merwede heeft over te gaan, die zich nog vormen moet. Dat, gelijk sommigen het wilden doen voorkomen, eene stad als Rotterdam, waar zooveel verlichte handelskennis heerscht, tegen den aanleg van spoorwegen gestemd zou zijn, liet zich niet aannemen. Het tegendeel is genoegzaam gebleken. Ongelegenheden zijn ontwijfelbaar aan het bouwen van eene vaste brug over de Maas bij die stad verbonden. Allengs echter heeft men te Rotterdam leeren inzien, hoe aan die ongelegenheden een allergewigtigst voordeel overstaat.

»Een nader opzettelijk onderzoek werd verlangd omtrent de vraag, of het overbruggen der rivieren in het hart des lands inderdaad als zoo bedenkelijk ware te beschouwen. De voorstanders der verleende koncessie verklaarden zich geenszins tegen zoodanig onderzoek, maar moesten toch doen opmerken, dat wiskundige zekerheid te dezer zake niet te verkrijgen is; alleen bij ijsgang kan het bestaan eener vaste brug gevaarlijk zijn, omdat zij het vormen van een ijsdam bevorderen moet, die dijkbreuken ten gevolge kan hebben. Daarom is het overbruggen onzer rivieren niet raadzaam op al zulke punten, waar eene dijkbreuk bijzonder noodlottige gevolgen hebben zou. Op de Lek beneden Amerongen en op de Merwede bij Gorinchem is dit zeer zeker het geval. Men denke aan de zeer gewigtige belangen, die zich als watersnood dreigt, aan het behoud van den Noorder-Lekdijk hechten en aan den gevaarlijken toestand, waarin wegens zijne bijzondere lage ligging in zoodanige omstandigheden de Alblasserwaard verkeert. Het hier bedoelde gevaar bestaat niet of in zeer veel mindere mate voor de rivieren bij Rotterdam en bij Dordrecht, die door meerdere breedte voor ijsverstoppingen waarborgen. Op het Hollandsch Diep, waar de invloed van eb en vloed zich nog gevoelen laat, en het ijs, ten gevolge der gesteldheid van het water brosser is, behoeft men zulk een gevaar in het geheel niet te duchten. Ook te Arnhem is het gevaar niet zoo groot, omdat de rivier zich nabij de stad in twee takken verdeelt.

»Volgaarne stemde men toe, dat de regering wel van twee rivier-overgangen spreekt, maar er slechts één geeft. Dit zou echter dan alleen als eene wezenlijke leemte in haar stelsel te beschouwen zijn, wanneer de tweede overgang voor goed wierd uitgesloten. Ook de voorstanders der koncessie toch erkenden, dat zoo de rivier-overgang niet in het midden des lands plaats heeft, in het belang van eene goede verbinding naar buiten en van de verschillende deelen des lands onderling, twee zoodanige overtogten moesten bestaan. Maar nu kon men niet toegeven, dat het tot stand brengen van den overgang bij Nijmegen en Arnhem niet in de bedoeling der regering liggen zou. Zij wilde die alleen tot een later tijdstip verschuiven, omdat het inderdaad onmogelijk is, alles in eens te doen. Het denkbeeld scheen zoo verwerpelijk niet, met de lijn, die de meest kostbare kunstwerken eischt, te beginnen. Was eenmaal het moeijelijkste werk tot stand gebragt, het minder kostbare zou van zelf volgen. Dat de verbindingslijn Nijmegen-Arnhem meer in 't belang van Pruissen dan van ons Vaderland zijn zou, scheen ook daarom geen bezwaar, omdat het wel van zelf spreekt, dat al wat het vervoer van goederen uit en naar Pruissen over ons grondgebied bevordert, ook voor onze handelsbelangen gunstig werken moet.

»De sommen, voor het bouwen der bruggen te Rotterdam en te Dordrecht, maar vooral voor die

aan de Moerdijk gevorderd, waren zeker uitermate hoog; maar zouden de drie bruggen op de lijn van Utrecht of Maarsbergen naar 's Hertogenbosch zoo veel minder kosten? Op bladz. 253 en 254 van het reeds aangehaalde werkje van den heer *Fijnje* vindt men berekeningen, die er aan doen twijfelen. Bovendien is het de vraag, of voor de brug over het Hollandsch Diep wel inderdaad 8 millioen moeten worden besteed. De kosten van dit werk werden vroeger, ook door den heer *Fijnje*, op 10 millioen geraamd. Thans is de raming reeds met 2 millioen verminderd.

»Het scheen volstrekt niet onmogelijk, dat nog meer op de kosten van dit groote werk kon worden bespaard. Men herinnerde zich eene aanvrage om koncessie uit Sliedrecht gezien te hebben, volgens welke die brug voor ƒ 4.800.000 kon worden gelegd. Ook moet er vroeger te Dordrecht een plan ontworpen zijn, volgens hetwelk men de brug, ook ten behoeve van een spoorweg, voor eigene rekening, zonder eenigen onderstand van Rijkswege leggen zou, mits aan de koncessionarissen alle voordeelen bleven van den op den overtogt te heffen tol. De Antwerpsche spoorwegmaatschappij zou destijds voor het gebruik van zoodanige brug een betrekkelijk zeer aanzienlijk jaarlijksch bedrag hebben aangeboden. Voorts was het de vraag, of de kosten van de brug over het Hollandsch Diep niet aanmerkelijk konden worden verminderd door den spoorweg aan de zijde van Willemsdorp een eind weegs over een dam te laten loopen, waardoor de brug zooveel korter wierd. Tegen vernaauwing van het vaarwater op dit punt schijnt toch geen overwegend bezwaar te bestaan. Een en ander verdiende allezins nadere toelichting. Over eene uitgaaf uit 's Rijks kas van niet minder dan acht millioen mogt — de ijverigste voorstanders der verleende koncessie stemden het gaarne toe — niet ligtvaardig worden heengestapt.

»Eindelijk werd nog de opmerking gemaakt, dat het niet juist is te beweren, dat, bij het leggen van de lijn van Utrecht op 's Hertogenbosch, Zeeland even goed aan het overige gedeelte des Rijks verbonden zal zijn als bij het volgen van de rigting der verleende koncessie. Om uit Vlissingen of Middelburg naar Holland te komen, zou in het eerste geval de weg over 's Bosch en Utrecht moeten worden genomen, wat zeker een zeer groote omweg is.

»Ook wanneer men het vraagstuk omtrent het uitgangspunt van den Zuiderspoorweg ter zijde liet, was aan dien weg in Noordbrabant eene rigting gegeven, die door zeer vele leden ten sterkste werd afgekeurd. Om lokale belangen zooveel mogelijk zaam te koppelen en te bevredigen, liet men de lijn door die provincie regts en links slingeren, in plaats van ze zonder omwegen naar het doel te rigten. Zoo doende was een spoorweg, die eene internationale verbinding tot stand brengen moest, een lokale weg geworden. Bij den aanleg van spoorweglijnen van dit belang moest allereerst de kortste verbinding met het buitenland worden gezocht, onder voorbehoud van later, als de hoofdlijn voltooid was, voor de verbinding met niet te ver afgelegene steden en hoofdplaatsen te zorgen. Begon men daarentegen met het bevredigen van lokale behoeften, men wierp zich in eene zee van moeijelijkheden; het doel van zulke kostbare middelen van gemeenschap ging grootendeels verloren en de zeer aanzienlijke geldsommen, daarvoor uit 's Rijks kas af te zonderen, werden zonder evenredig nut besteed. In dit geval kwam er nog bij, dat de krommingen, die men den weg laat maken, blijkbaar met de zienswijze der koncessionnarissen, althans van den eersten hunner, den heer *Bredius*, strijden en hun als opgelegd of afgedwongen zijn. Een blik op de kaart is genoegzaam om zich te overtuigen, dat voor het spoedig bereiken van den linker-Rijnoever de weg van Tilburg over Eindhoven, Weert en Roermond op Gladbach loopen moet, of wel van Tilburg naar Helmond en Venlo getrokken moet worden om van daar Viersen te bereiken. Zoo doende zou 's Hertogenbosch uitgesloten worden, wat welligt wegens de belangrijkheid dier stad, niet slechts als hoofdplaats der provincie, maar ook als handelsplaats, niet raadzaam zou zijn. Maar ware dit het eenig bezwaar, waarom dan niet aan de koncessionarissen de verpligting opgelegd, om reeds dadelijk door een zijtak 's Bosch met Tilburg te verbinden; of wel het denkbeeld gevolgd in een lezenswaardig vlugschrift: »*Een kort woord over de rigting van den Zuiderspoorweg, door een toeschouwer*" voorgestaan, en van het dorp Haren een zijtak op 's Bosch aangelegd? Die zijtak zou hoofdtak worden, als het later tot het tot stand brengen van den weg van Utrecht naar 's Hertogenbosch kwam. Te eer durft men ook dit laatste denkbeeld ter overweging aanbevelen, omdat de schrijver, die het op den voorgrond plaatst, omtrent het thans behandeld onderwerp onderscheidene wenken geeft en vergelijkingen van afstanden mededeelt, die de aandacht allezins verdienen. Zal een spoorweg, vooral ook tot internationaal verkeer bestemd, aan het doel beantwoorden, dan is het volgen van de kortst mogelijke lijn niet alleen verkieslijk, uithoofde van den beslissenden invloed dien dit op de kosten van aanleg en exploitatie en dus op den bloei der onderneming uitoefent, maar vooral ook met het oog op de vracht van koopmansgoederen. De vracht van zulke goederen kan op 3 à 6 centen per ton en per mijl worden geschat. En nu ga men eens na, hoezeer alle mededinging wordt verzwaard en bemoeijelijkt, als omwegen van een aantal mijlen worden gemaakt!

»Met de hoofdstrekking van deze bedenkingen vereenigden zich verscheidene leden, anders gunstig voor de verleende koncessie gestemd. Zij drongen er op aan, dat nog, zoo mogelijk, in den aangeduiden zin die koncessie gewijzigd wierd. Daarbij werd het gevoelen geopperd, om niet, gelijk thans in de koncessie gelezen wordt, den weg te laten loopen naar Venlo en Roermond, maar naar Venlo *of* Roermond.

»Van latere onderhandelingen kon het dan afhankelijk worden gemaakt, om de brug over de Maas *of* te Venlo *of* te Roermond te bouwen. Degenen, die 's Hertogenbosch onmiddelijk in het spoorwegplan wilden hebben opgenomen, voerden echter aan, dat wanneer de hoofdlijn over die stad liep, zij haar uiteinde ontwijfelbaar te Venlo, als de meest nabij zijnde Maasstad, vinden moest. Daarvoor pleitten ook andere redenen. Te Venlo wordt reeds een aanzienlijke kommissiehandel gedreven. Roermond daarentegen bezit niet dan eenige fabrieken. Van Venlo kon in een betrekkelijk korten tijd Viersen worden bereikt. Er waren enkele leden, die, zoo slechts over Venlo de aansluiting aan het Pruissische spoorwegnet plaats vond, niet tegen de opoffering van den tak naar Maastricht zouden opzien; een tak die toch, als de hoofdlijn dáár was, van zelf zou komen. Daarentegen toonden anderen zich zeer voor het denkbeeld gestemd om de lijn op Roermond te doen uitloopen, omdat daardoor een omweg van niet minder dan 23 mijlen, den geheelen afstand van Venlo tot Roermond, vermeden werd.

»Bij de overweging van dit deel der rigting werd door sommige leden ook op de belangrijkheid gewezen van enkele tusschen liggende plaatsen, die, zoo dit slechts eenigzins mogelijk ware, in de lijn begrepen moesten worden. Inzonderheid werd Eindhoven genoemd, hetgeen werkelijk bij het trekken der lijn op Roermond een doorgangspunt zijn zou. Men wees daarbij op de volkrijkheid dier plaats en van de omliggende gemeenten; op de talrijkheid harer fabrieken en op de wenschelijkheid om de in het oog vallende ontwikkeling van het westelijk en zuidelijk deel der zoogenaamde Meijerij door het nieuwe middel van gemeenschap nog meer te bevorderen. Een der leden leverde over dit plaatselijk belang een stuk in, hetwelk sedert gedrukt en ter algemeene kennis gekomen is.

»Ook werd door een deel der leden, eenigermate in strijd met voorafgaande beschouwingen, het gevoelen voorgestaan, dat bij den aanleg van groote spoorweglijnen tot zekere hoogte de plaatselijke belangen met het belang der internationale verbinding moesten worden vereenigd. Daarbij werd beweerd, dat men zich van de gunstige gevolgen der verbinding met het buitenland door middel van spoorwegen geene al te overdreven voorstelling maken moest. De ondervinding leert elders, dat de spoorwegondernemingen voor verre het grootste deel door het binnenlandsch verkeer worden gevoed. Men beriep zich op de belangrijke bijzonderheden, te dezer zake in de memorie van beantwoording op het verslag wegens den Noorderspoorweg, bladz. 3 en 4, medegedeeld. Daartegen werd evenwel opgemerkt, dat de memorie van toelichting tot het tegenwoordig wetsontwerp de vooruitgezette stelling in hare algemeenheid logenstraft. Zij vermeldt met zooveel woorden dat het goederenvervoer over den weg van Breda naar Antwerpen in de bedrijvigheid op die lijn eene zeer aanzienlijke plaats bekleedt, zoo zelfs dat 5/11 en dus nagenoeg de helft van de opbrengst uit dat vervoer voortvloeit.

»Ofschoon men met genoegen heeft gezien, dat de Zeeuwsche spoorweglijn, tot welker aanleg nu reeds zestien jaren pogingen worden gedaan, in het plan is opgenomen, werd het door velen ernstig betwijfeld, of wel te regt in de memorie van toelichting gezegd kan worden, dat »aan de billijke wenschen der provincie Zeeland zal worden voldaan." Al wat dezen spoorwegtak betrof vertoonde zich nog steeds niet anders dan in een ver en onzeker verschiet. Men stelde zich voor, op dit punt terug te komen, doch moest al dadelijk aanmerken, dat de rigting, aan dien tak te geven, zoo weinig wordt toegelicht en verdedigd. Dit scheen te meer noodzakelijk, omdat sommige leden twijfel bleven koesteren of Vlissingen wel het gepaste uitgangspunt voor den Zeeuwschen weg ware en of men niet dien tak hetzij van Brouwershaven, hetzij van Stavenisse moest laten uitgaan. Tegen dit denkbeeld kwamen echter verscheidene leden met nadruk op. Eene van Brouwershaven of van Stavenisse uitgaande lijn zou, zeiden zij, in geenen deele de behoeften van Zeeland bevredigen. Zij zou die provincie, althans een zeer aanmerkelijk deel daarvan, in haren tegenwoordigen afgezonderden toestand laten wegkwijnen. Alleen de handel van Rotterdam zou uit het bestaan van zulk een weg voordeel trekken, daar de genoemde punten voorhavens van die stad zouden worden. Zelfs was het de vraag, of Stavenisse uit dat oogpunt wel in aanmerking verdient te komen. Het is eene kleine plaats, voor groote zeeschepen niet of slechts zeldzaam toegankelijk, zonder haven of reede, en van alle hulpmiddelen verstoken, waaraan op een gewigtig punt van handelsgemeenschap behoefte is. Niet eens bezit Stavenisse het voordeel van bij ijsgang altijd bereikbaar te zijn of dan eene veilige ligplaats op te leveren. Geheel anders was het met Vlissingen, waar thans somtijds 80 zeeschepen te gelijk op de reede liggen, die geheel het jaar door open en toegankelijk blijft. Vlissingen zou, volgens deze leden, zoo slechts een spoorweg van daar gelegenheid tot gemeenschap naar buiten gaf, ongetwijfeld door den tijd in den algemeenen handel met Antwerpen kunnen mededingen. Men merkte op nieuw daartegen aan, dat zulk eene mededinging dan toch niet bestaan heeft toen ook Antwerpen nog van het voordeel eener spoorwegverbinding verstoken was. Ook waren er leden, aan wie het nog niet zoo duidelijk voorkwam, dat het vaarwater bij Stavenisse minder goed is dan bij Vlissingen. Zij verlangden omtrent dit punt nader door de Regering te worden ingelicht.

*— Opmerking verdient het, dat de *Nieuwe Rott. Cour.*, die anders nog wel van volledigheid houdt, bij de opname van 't verslag over de Zuiderspoorwegen zich van de bedenkingen tegen de voorgestelde rigting van uit Rotterdam uitgaande kortelijk afmaakt.

Is dat een nieuw bewijs van de ondeugdelijkheid der motieven, die voor Rotterdam als uitgangspunt pleiten, waar tegenover men liefst wegschuifelt de gronden die pleiten voor de rigting van Utrecht uit?

De *N.-Rott.-Cour.* mag daaromtrent zijne lezers, die niet alleen Rotterdammers zijn, wel eens inlichten.

— Aan de leden der Tweede Kamer is rondgedeeld het adres van de provinciale Staten van Zuid-Holland betrekkelijk de spoorwegen en eene brochure van de kamer van koophandel te Utrecht, waarin zij hare adressen van 9. November 1858 en 29. Julij jl. heeft vereenigd, waarin zij de gronden ontwikkelde waarom Utrecht het centraal punt der spoorwegen in Nederland moet zijn.

:— Tengevolge der benoeming van den heer Mr. *J. J. van Deinse*, tot president der Arrondissements-regtbank te Goes houdt die heer op lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zijn, doch is dadelijk weder verkiesbaar; de heer *Blaupot ten Cate* bevindt zich door zijne benoeming tot school-inspekteur in 't zelfde geval.

*— Men verneemt, dat op het dubbeltal door kuratoren onzer Hoogeschool opgemaakt ter vervulling van de vakature in de Regtsgeleerde fakulteit, behalve de benoemde, mr. *Fruin*, ook gestaan heeft mr. *B. D. H. Tellegen*, prokureur te Groningen.

— Jl. Zaturdag werd te Arnhem, onder het voorzitterschap van mr. *S. C. Snellen van Vollenhove*, de 15e jaarlijksche vergadering gehouden van de Nederlandsche entomologische vereeniging. Eene bijzonder talrijke opkomst der leden, de aansluiting bij de vereeniging van eenige beoefenaars der entomologie, en een aantal hoogst belangrijke wetenschappelijke voordragten, waarvoor de beschikbare tijd naauwelijks genoegzaam was, getuigden bij die bijeenkomst op nieuw, dat in ons vaderland de beoefening der insekten-kunde, niet minder dan bij onze naburen, meer en meer toeneemt. *Arn. Ct.*

WATERHOOGTE.

Arnhem, 2 *Aug.*, 1.34 El.; AP. 8.29. Gev. 2 d.
De Rijnhoogte te Keulen den 2. Aug. 7 voet 1/2 duim; 6 voet 11 duim Rijnlandsch.

WEENEN, 31 Julij.

Aan de *Allg. Ztg.* wordt van hier geschreven, dat sedert de zwaarste beschuldiging tegen Pruissen, dat het namelijk Oostenrijk hardere voorwaarden had willen stellen dan Frankrijk, schijnt te zijn weggevallen, de stemming ten opzigte van Pruissen steeds verzoeningsgezinder wordt.

Sedert 1848 is Oostenrijk nog niet in een zoo moeijelijken toestand geweest als nu. De binnenlandsche toestand is alles behalve voldoende, en de buitenlandsche betrekkingen hebben een stoot bekomen, die zich hoe langer hoe meer doet gevoelen. Tien jaren lang heeft men georganiseerd en gereorganiseerd zonder een stelsel in het leven te roepen, dat eenigen weêrstand aan moeijelijkheden kon bieden. Een oorlog van een paar maanden heeft Oostenrijk een gewest doen verliezen, in het geheele rijk een moeitevollen en onaangenamen toestand doen ontstaan, en het leger van de voordeelen beroofd, welke het verstand van den grijzen *Radetzky* het in zekere mate had verzekerd. Men heeft gedurende die tien jaren een noodlottigen weg bewandeld, zich ongelukkige illusiën scheppende. Oostenrijk rekende op zijne natuurlijke bondgenooten en heeft zich door Engeland en Duitschland zien verlaten. In plaats van te trachten Frankrijks vriendschap te winnen, heeft zijne diplomatie in de kwestiën der Donau-vorstendommen

en van Italië hardnekkig tegen het kabinet der Tuileriën gestreden. De keizer zelf is nu innig overtuigd van de onmogelijkheid om op denzelfden weg voort te gaan, en er zal dan ook welligt binnen korten tijd, eene degelijke verandering plaats vinden, zoo wat het stelsel als wat de personen betreft. De keizer werkt aanhoudend. Voor de buitenlandsche staatkunde genieten graaf *v. Rechberg* en baron *v. Hubner* zijn vol vertrouwen. Zij houden zich nu bezig met eene algeheele hervorming van het stelsel der buitenlandsche betrekkingen. Voor binnenlandsche zaken heeft de heer *v. Bruck* alle magt in handen. Hij is een bekwaam staatsman, door zijne zending te Konstantinopel ten zeerste in de diplomatie ingewijd, en gedurende deze krisis de man van vertrouwen der Europesche financiers geweest. Het zilver-agio is gedurende den oorlog slechts tot 15% gerezen, iets dat hem 's keizers vertrouwen in die mate heeft doen deelachtig worden, dat men zijne finantieele operatiën door administrative hervormingen nieuwen steun wil geven. — Voor de binnenlandsche zaken zal de regering eene gedragslijn moeten volgen, geheel tegenovergesteld aan die, welke tot dusverre gevolgd is; Oostenrijk zal genoodzaakt zijn aan den geest der eeuwen en de wenschen der bevolkingen groote koncessien te doen, vooral voor Venetië zal de regering bijzonder zorg moeten dragen, zoo zij althans dat niet verliezen wil; zij zal het in den meest mogelijk Italiaanschen zin moeten reorganiseren. Nu ziet men in hoe verkeerd men gehandeld heeft, door te weigeren naar den aartshertog *Ferdinand Maximiliaan* te luisteren, toen hij steeds er op aandrong, dat men in Oostenrijksch Italië verstandige en gematigde hervormingen zou invoeren. Een gedeelte der door hem voorgestelde verbeteringen zou nu nog op Venetië alleen kunnen worden toegepast.

Dat men voor Hongarijë reeds eenigzins den wensch der bevolking in acht neemt blijkt daaruit, dat het besluit, waarbij bevolen was, dat de lessen aan de gymnasia na zekeren tijd in het Duitsch zouden worden gegeven, in zoo verre gewijzigd is, dat dit slechts daar geschieden zal waar het bestuur der school de toepassing mogelijk acht. — Aan de eischen der Protestanten zal men ten volle regt doen wedervaren.

BERLIJN, 1 Augustus.

Zoo er iets van het kongres komt, dan zal gewis Pruissen zich met Oostenrijk voor de restauratie der Ital. vorsten verklaren, doch, even als Engeland, alle verdere interventie ontraden. De Ital. staten moeten zelven orde houden op hun schiereiland, of wel de gevolgen hunner onachtzaamheid ondervinden.

De Nederlandsche gezant, baron *Schimmelpenninck v. d. Oije*, is, na eene lange afwezigheid, gisteren hier teruggekomen.

De demobilisatie van het leger neemt heden een aanvang.

KEULEN, 2 Augustus.

De prins-regent is gister hier doorgekomen naar Bad-Ems gaande; op de Mulheimer heide heeft hij eene groote parade over de troepen gehouden.

STUTTGART, 30 Julij.

Het verbod tot den uitvoer van paarden, kruid vee en haver is opgeheven.

LONDEN, 1 Augustus.

De tijdingen uit Amerika aangebragt zijn van weinig belang. In Nieuw Grenada schijnt het wat rustiger te worden. De nieuwe kieswet meent men, dat er veel oppositie zal ontmoeten. Te Aspinwall heeft ter zake van een honend artikel in een der dagbladen een bloedig gevecht tusschen negers van Jamaïca plaats gehad. De persen zijn gebroken en met het geheele drukmaterieel in het water geworpen.

Volgens sommige berigten zou de heer *Belly* zooveel teleurstellingen ontmoeten, dat hij, ontmoedigd, naar Europa zal terugkeeren.

— 2 *Aug.* Gec. $94\frac{7}{8}$; Peru $4\frac{1}{2}$ pCt. —, 3 pCt. —; Venez. 5 pCt. 29; $2\frac{1}{4}$ pCt. $15\frac{1}{2}$. Port. 3 pCt. $45\frac{1}{4}$; Sp. 3 pCt. $44\frac{1}{2}$; $1\frac{1}{2}$ pCt. $32\frac{1}{2}$

PARIJS, 1 Augustus.

Dat het der regering ernst is met het in de vorige week genomen besluit, blijkt daaruit, dat men overal soldaten ontmoet die zich met verlof huiswaarts begeven, en dat bevel is gegeven onze oorlogschepen te onttakelen.

De betrekkingen met Engeland zijn echter niet verbeterd; integendeel, de koelheid heeft toegenomen, en de reis van graaf *de Persigny* hierheen heeft haar doel, verbetering der betrekkingen, gemist.

De hertog *v. Malakow* lijdt aan eene hartkwaal.

Naar men verneemt, zal baron *v. Hubner* weder als gezant hier komen.

Door de vele berigten is er bijna geene melding gemaakt van een groot spoorweg-ongeluk, dat tusschen Milaan en Monte-Cenis den 25. Julij heeft plaats gegrepen. Twee treinen, in de een waren Fransche garde-artilleristen in de andere Sard. artilleristen, zijn in volle vaart tegen elkander gestooten. De machinisten en 6 soldaten zijn gedood, terwijl er 60 zijn gewond, waarvan de helft slechts op herstel kan rekenen.

Ook op den spoorweg van Lyon zijn twee treinen met soldaten die uit Italië terugkeerden, op elkander geloopen met dat gevolg dat een dertigtal soldaten zwaar gekwetst en een marketentster en een luitenant gedood zijn. De keizer is over de achteloosheid, die hiervan de oorzaak is, zeer verstoord.

Men spreekt van eene reis van den prins van Pruissen naar Ems, en men meent, dat hij daar of later te Töplitz wel eens met den keizer van Oostenrijk eene ontmoeting kon hebben.

— 2 *Aug.* Rente op tijd 3 pCt. 69,20; Fr.-Oost. Spw. 500,70; Sp. $1\frac{1}{2}$ pCt. 32; 3 pCt. $41\frac{3}{8}$.

BRUSSEL, 2 Augustus.

Zondag is te Brussel door den Koning, vergezeld van de prinsen, de eerste steen gelegd voor de nieuwe spuisluis te Ostende. De sluis zal den naam dragen van Leopoldsluis. Des avonds was er groot diner in de zalen van het Kassino.

ADVERTENTIEN

WAARNEMINGEN, godaan op het Koninklijk Nederl. Meteorologisch Observatorium te Utrecht. (*Zonnenburg.*)

Aug.	Uren.	Wind- rigt.	kr.	Barom. bij 0°.	Ther F.	Afwijk. d.Temp.	Vochtigh.	Gev. regen.	Opmerkingen.
			N. a						
2	2	wnw.	4.5	764.52	70.7	— 1.4	0.64	0.	Bewolkt.
	10	wnw.	0.5	64.60	59.4	— 3.2	0.95	0.	Ligt bewolkt.
3	8	z.	0.0	63.71	71.6	+ 4.1	0.67	0.	Bijna helder.

PRIJZEN DER EFFEKTEN.

AMSTERDAM 2 Augustus 1859.

NEDERLAND.					
Werkel. Schuld . . .	$2\frac{1}{2}$	pCt.	$63\frac{15}{16}$	64	64
dito dito	3	"	$76\frac{1}{2}$	$76\frac{3}{4}$	$76\frac{5}{8}$
dito dito	4	"	$96\frac{1}{2}$	$96\frac{3}{4}$	$96\frac{3}{4}$
Amortisatie-Sijndikaat	$3\frac{1}{2}$	"	$94\frac{7}{8}$		
Handelmaatschappij. .	$4\frac{1}{2}$	"	$129\frac{1}{4}$	$129\frac{3}{8}$	$129\frac{1}{4}$
Oost-Indische Leening	4	"	96		
BELGIE.					
Certifik. Adm. B. bk.	$2\frac{1}{2}$	pCt.	$51\frac{1}{2}$		
Certifik. bij *Rotschild* .	$2\frac{1}{2}$	pCt.	52		
SPANJE.					
Obligatien	$1\frac{3}{4}$	pCt.	32	$32\frac{1}{4}$	$32\frac{3}{16}$
Obligatien	3	"	$43\frac{3}{4}$	$43\frac{13}{16}$	
Binnenl. Schuld	3	"	$41\frac{5}{16}$	$41\frac{3}{8}$	
Amortisable			$9\frac{5}{8}$		
Bewijzen Koepons			$4\frac{3}{8}$	$4\frac{7}{16}$	
PORTUGAL.					
Obligatiën	3	pCt.	$44\frac{7}{16}$	$44\frac{1}{2}$	$44\frac{7}{16}$
dito 1856/57	3	"	$43\frac{7}{16}$	$43\frac{5}{8}$	$43\frac{7}{16}$
RUSLAND.					
Oblig. bij *Hope en C°.*	5	"	$104\frac{1}{2}$	$104\frac{5}{8}$	
Obligat. 1828 & 1829.	5	"	$102\frac{1}{2}$		
Certifikat. 1831 & 1833	5	"	8[illegible]$\frac{5}{8}$		
Certifikaten 1840 . . .	4	"	$86\frac{1}{2}$	$86\frac{3}{4}$	$86\frac{3}{4}$
Cert. bij *Stieglitz* . . .	4	"	$86\frac{5}{8}$		
dito 5e Serie	5	"	$94\frac{3}{4}$		
dito 1855 6e Serie . .	5	"	$100\frac{5}{8}$	$100\frac{3}{4}$	$100\frac{5}{8}$
dito Adm. te Londen	$4\frac{1}{2}$	"	$96\frac{5}{8}$		
POLEN.					
Aand. 1835, fl. 500			154	$154\frac{1}{2}$	
Obligatiën	4	pCt.	$80\frac{1}{2}$		
PRUISSEN.					
Obligatiën	5	"	$100\frac{3}{4}$	$101\frac{1}{8}$	101
OOSTENRIJK.					
Oblig. Metaliek	5	pCt.	$59\frac{1}{8}$	$59\frac{5}{8}$	$59\frac{1}{8}$
Oblig. Rente Am.. . .	5	"	$77\frac{3}{4}$	78	78
dito dito Nat. 1854. .	5	"	$63\frac{5}{16}$	$63\frac{1}{2}$	$63\frac{5}{8}$
dito dito	$2\frac{1}{2}$	"	$31\frac{11}{16}$	$31\frac{14}{16}$	
BRAZILIE.					
Geldl. 1824, £ 100. .	5	pCt.	99	$99\frac{1}{4}$	

Snelpersdruk van L. E. BOSCH EN ZOON.